

# FORMULA 1 GRAN PREMIO DE MÉXICO 2015

Ciudad de México, a 31 de octubre de 2015

## FORMULA 1 GRAN PREMIO DE MÉXICO 2015®

### No es un terreno desconocido...

No todo es tacos y tequila.

Después de una probadita de los autos de Formula 1 en el impactante Autódromo Hermanos Rodríguez con sus 4.305 km., abrimos el apetito para la carrera de 71 vueltas de este domingo.

¿Cómo enfrentarán los autos y sus pilotos los múltiples retos que impone el circuito mexicano? Todo empieza con solo ver la pista: 4,305 metros de asfalto nuevo. En la primera práctica comprobamos que la pista es resbaladiza, no solo por la lluvia de la mañana, sino porque... ¡es nuevecita! Eso significa que el aceite que se derrame en el asfalto subirá a la superficie, representando todo un reto a la hora de controlar el auto.

*"No tengo nada de amarre trasero"* lamentó Kimi Raikkonen, de la escudería Ferrari, poco después de haber empezado la primera sesión de prácticas. Fernando Alonso comentó que sentía como si manejara en una pista de hielo en su McLaren Honda; pero pronto se adaptaron tanto los pilotos como los ingenieros de Pirelli, el proveedor de neumáticos para la F1.

Para la primera carrera que está de vuelta en México, la empresa italiana usó simuladores computarizados para asegurar que sus neumáticos P Zero medio (blanco) y blando (amarillo), tuvieran el intervalo de rendimiento necesario: ni tan blandos ni tan duros.

*"Siempre es un reto nombrar los compuestos para una nueva pista, pero ahora es muy exacta la simulación—uno de los aspectos más importantes del desarrollo de la tecnología de la F1"* afirma Paul Hembery, de Pirelli.

Los pilotos lo saben y pasan horas en los simuladores buscando la manera de evitar cualquier sorpresa en el nuevo circuito, o bien, pidiendo a su "tercer piloto o piloto de reserva" que realice esta tarea tan tediosa. Pero como dice el jefe de ingeniería de McLaren, Matt Morris, eso no es suficiente. *"Con todo y lo avanzados que son estos simuladores, aún hay zonas desconocidas en el Gran Premio de México"*, afirmó la semana pasada.

### El misterio mexicano continúa con la geografía.

En el pasado, la altitud de 2,200 metros de la Ciudad de México, y las altas montañas que la rodean, habrían hecho notar la falta de oxígeno a los motores de F1, al igual que a las personas. Pero ese no es el caso de los motores híbridos turbo cargados que existen en la actualidad, ya que inyectan aire en los motores de combustión interna. Sin embargo, la altitud sí afecta el rendimiento aerodinámico del automóvil. La falta de oxígeno significa menos carga aerodinámica en los autos y menos resistencia, así que prepárense para ver velocidades increíbles en las dos rectas principales.

# FORMULA 1 GRAN PREMIO DE MÉXICO 2015

*“No creo que los pilotos vayan a tener ningún problema”, afirma Romain Grosjean, de la escudería Lotus, “pero sé que existen algunas áreas en las que habrá que dar diferentes cálculos a los ingenieros. Veremos diferencias con el enfriamiento de los frenos y ese tipo de cosas, pero cada pista tiene sus propias características, así que supongo que no costará mucho trabajo adaptarse”.*

En el tema del enfriamiento de los frenos, es posible que Nico Rosberg sea el hombre a quien le debemos preguntar, ya que el auto del alemán rechinó hasta frenar poco antes de golpear la barda en la primera práctica, y se reintegró en la pista ¡con los frenos traseros en llamas!

Después de noventa minutos en la pista, Pirelli dijo que el Autódromo Hermanos Rodríguez será testigo de las más altas velocidades del año en la FORMULA 1. Y eso está muy bien, pero no basta con la velocidad de los monoplazas: también deben saber frenar. Brembo, la empresa italiana líder en sistema de frenos y que apoya a varios monoplazas de la F1, señala que la vuelta uno en el Autódromo Hermanos Rodríguez será la más complicada durante el frenado, como es de esperarse con una recta tan larga.

Una vez que salgan de la vuelta 17, los monoplazas podrán circular por la pista durante 1.3 kilómetros hasta la vuelta uno y luego deberán bajar la velocidad máxima pronosticada de 360 Kph o más a solo 100 Kph en un espacio de tan solo 73 metros, con un tiempo de frenado de 3.31 segundos. Los pilotos sentirán una fuerza G de casi 4.0, es decir, cuatro veces su peso corporal a medida que bajan la velocidad en la curva. Hasta el momento, en lo que va del año 2015, la velocidad máxima registrada corresponde a Daniel Ricciardo con 362 Kph en su Red Bull de Renault en Monza.

Es una nueva pista, así que las circunstancias deben ser muy distintas, que no nos extrañe cuando veamos a los pilotos de la F1 llevar las cosas al límite cada vez que puedan. De hecho, es probable que presenciemos justo lo que sucedió tan solo hace una semana en Texas, en donde el Safety Car o, más bien, el **Safety Car Virtual** se llevó al límite.

Eso sucede cuando los oficiales de la carrera deciden que hay una sección en la pista donde los competidores o ellos mismos pueden estar en peligro, aunque la situación de riesgo no amerita neutralizar la carrera y usar el Safety Car “real”.

El tema surgió en la primera conferencia de prensa en el Autódromo Hermanos Rodríguez el jueves. ¿Ha sido de ayuda o más bien un impedimento, sobre todo cuando se trata de reiniciar una carrera interrumpida? *“No lo considero un gran problema”,* señala Fernando Alonso de McLaren. *“Las condiciones son las mismas para todos y siempre son las mismas reglas: debes estar en el lugar preciso y concentrado, además de ser inteligente”.*

La parte complicada viene cuando aparece el mensaje “VSC ending” en los tableros electrónicos alrededor de la pista, y esas mismas luces cambian justo 10 o 15 segundos después al color verde indicando a los pilotos que deberán estar listos para reanudar la carrera.

Esto es lo que nos comenta el novato de la F1, Carlos Sainz de Toro Rosso: *“Pienso que funciona perfecto. Es lo mismo que cuando reinicias con el Safety Car, solo debes*

# FORMULA 1 GRAN PREMIO DE MÉXICO 2015

*estar en él, aunque todo se complica cuando aparece el mensaje, porque tienes que hacer muchos cambios mientras tratas de ubicar el panel verde, pero eso es todo”.*

Sabremos mucho más al respecto cuando veamos a los monoplazas en las calificaciones, pero sobre todo, en la carrera del domingo. Los monoplazas arrancarán con 100 kilogramos de combustible, es decir, más de 130 litros, y usarán alrededor de un kilo y medio en promedio por vuelta—a menor peso, mayor velocidad. Los pilotos harán alrededor de 44 cambios en la caja de velocidad por cada vuelta: más de 3,200 en total durante las 71 vueltas que conforman la carrera.

Esas son las cifras que manejamos, aunque todavía desconocemos otras; por ejemplo: ¿Cuántos monoplazas terminarán la carrera? ¿A qué velocidad arrancarán? Y, lo más importante de todo ¿Quiénes ocuparán los lugares 1-2-3 del podio este domingo?

*Recorre y disfruta México con el FORMULA 1 GRAN PREMIO DE MÉXICO 2015®.*

Para cualquier duda te invitamos a llamar sin costo al 01 800 777 77

[www.ahr.mx](http://www.ahr.mx)

Facebook: Autódromo Hnos Rodríguez

Instagram/Twitter: @autodromohr

#MexicoGP

## Contactos

Francisco Velázquez

[fvelazquezc@cie.com.mx](mailto:fvelazquezc@cie.com.mx)

(52 55) 52019089

CIE

Manuel Orvañanos

[manuel@bandofinsiders.com](mailto:manuel@bandofinsiders.com)

(52 55) 63866686

Band of Insiders

## Sobre CIE

Corporación Interamericana de Entretenimiento, S.A.B de C. V.

[www.cie.com.mx](http://www.cie.com.mx)

Somos la compañía líder en el mercado del entretenimiento fuera de casa en México, Colombia y Centroamérica y uno de los participantes más destacados en el ámbito latinoamericano y mundial en la industria del espectáculo.

A través de un modelo único de integración vertical, el acceso único a una importante red de centros de espectáculos, una base de anunciantes conformada por los principales inversores publicitarios en nuestros mercados, así como por las asociaciones y alianzas estratégicas que hemos establecido con participantes experimentados en la industria global; ofrecemos diversas opciones de entretenimiento de talla mundial, las cuales incluyen conciertos, producciones teatrales, eventos deportivos, familiares, y culturales, entre otros, que cubren las necesidades de tiempo libre y esparcimiento de nuestras audiencias.

Operamos un parque de diversiones y un parque acuático en Bogotá, Colombia. Asimismo, comercializamos el Centro Banamex en la ciudad de México, uno de los mayores y más importantes recintos de exposiciones y convenciones en el ámbito internacional. Igualmente, somos reconocidos como el más destacado productor y organizador de eventos especiales y corporativos en México, y operamos uno de los centros de contacto más profesionales y reconocidos en el mercado mexicano.

CIE es una empresa pública cuyas acciones y títulos de deuda cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores.

